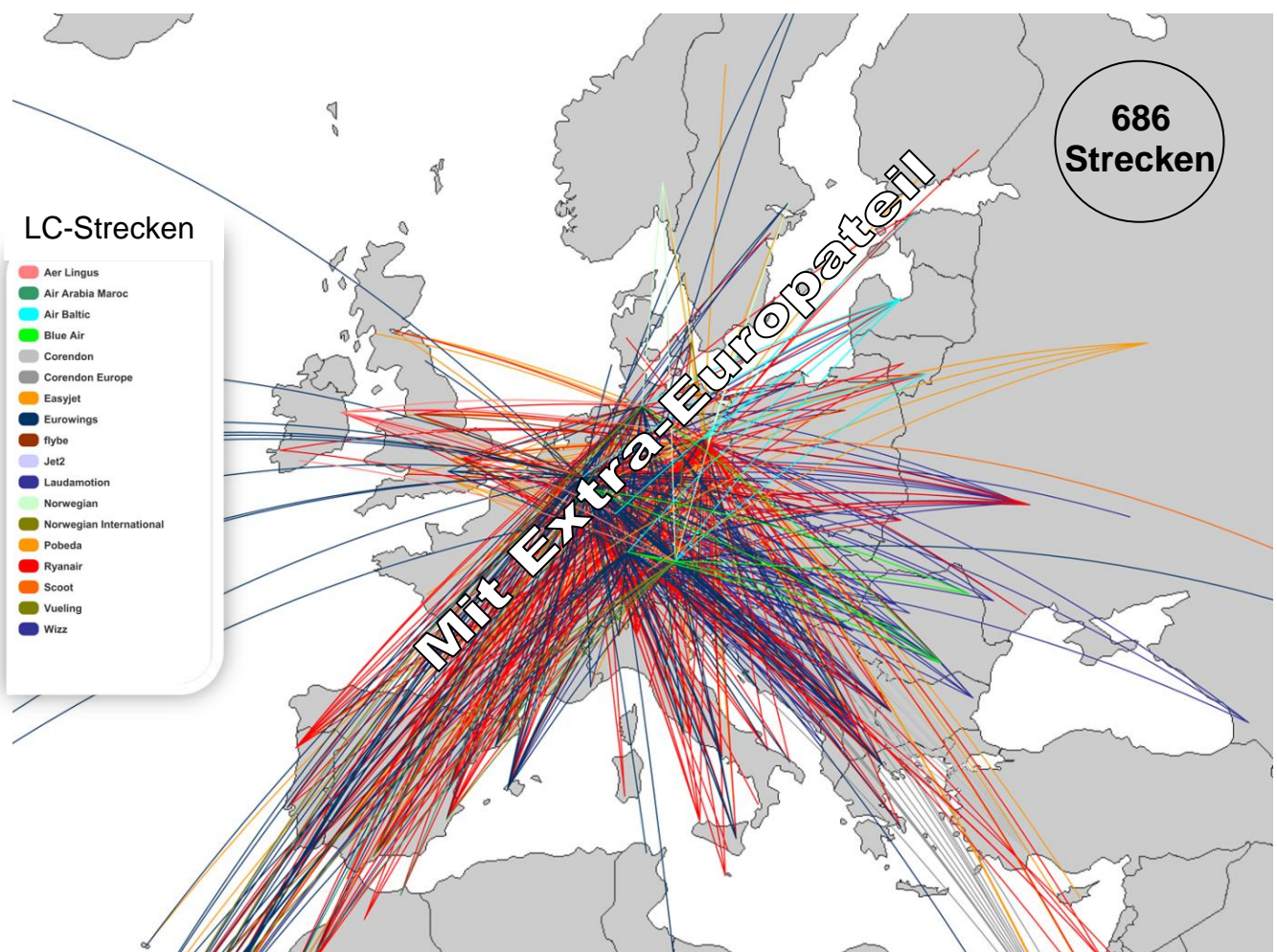


Low Cost Monitor 1/2020

- Eine Untersuchung des DLR -

Der aktuelle Markt der Low Cost Angebote von Fluggesellschaften im deutschen Luftverkehr



Frühjahr 2020

Der Markt der Low Cost Angebote von Fluggesellschaften in Deutschland 2019/2020

Der Markt der Low Cost (LC) Angebote von Fluggesellschaften ist seit einigen Jahren ein fester Bestandteil des deutschen Luftverkehrsmarktes. Der vom DLR herausgegebene Low Cost Monitor informiert zweimal jährlich (Winter/Frühjahr) und (Sommer/Herbst) über wesentliche Merkmale und aktuelle Entwicklungen in diesem Marktsegment, wie insbesondere über die Anzahl und relative Bedeutung von Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten einschließlich der Flugpreise, und die Passagiernachfrage nach Low Cost Verkehrsleistungen. Die Angebotsdarstellungen des aktuellen Monitors basieren auf einer Referenzwoche im Winterflugplan 2020. Die Passagierangaben beziehen sich auf das Jahr 2019. Damit beschreibt der aktuelle Monitor die Situation der Low Cost Carrier bis kurz vor Ausbruch der Corona-Pandemie in Europa und setzt somit die lange Zeitreihe dieser Berichte weitgehend unbeeinflusst fort. Erste Einflüsse dieser Krise sind jedoch bei der Flugpreisanalyse möglicherweise erkennbar.

Fluggesellschaften

→ Die teilweise oder gänzlich im Low Cost Bereich tätigen Airlines gestalten ihr Angebot zum Teil sehr unterschiedlich. Auf Grund dieser Inhomogenität lassen sich nur wenige eindeutige Abgrenzungskriterien für das Marktsegment Low Cost definieren wie z.B. niedrige Preise, ihre generelle Verfügbarkeit und Direktvertrieb über das Internet. Es besteht deshalb in einigen Fällen ein gewisser Ermessensspielraum in der Zuordnung einer Luftverkehrsgesellschaft zum LC Segment. Bei mehr und mehr Fluggesellschaften findet darüber hinaus eine Verschmelzung der Geschäftsmodelle statt, die eine eindeutige Zuordnung zum Low Cost Markt zusätzlich erschwert. Für diese Ausgabe klassifizieren die Verfasser derzeit 15 bzw. 18 der auf deutschen Flughäfen tätigen Airlines, die ganz oder vorwiegend Low Cost Angebote vorhalten. Dabei sind die Flüge von Germanwings seit 2018 in Eurowings integriert. Auch die Flüge von Norwegian Air Shuttle und Norwegian Air International als auch die von Corendon und Corendon (Europe) können zusammen betrachtet werden, da sie eigentlich zusammengehören und nur unter verschiedenen Fluggesellschaftskürzeln operieren, bzw. die Gesellschaften in verschiedenen Staaten ihren Geschäftssitz haben, was u.a. auf die Gewährung von Verkehrsrechten zurückzuführen ist. Die Gesellschaften im Einzelnen sind (s. auch Tab. 1):

Aer Lingus (EI) (www.aerlingus.com), Flotte: 57 Flugzeuge (A320: 35, A321: 6, A330: 14, BAE: 2)
Air Arabia Maroc (3O) (www.airarabia.com), Flotte: 9 Flugzeuge (A320: 9)
Air Baltic (BT) (www.airbaltic.com), Flotte: 37 Flugzeuge (B737: 3, D8: 12, A220: 22)
Blue Air (OB) (www.blueairweb.com), Flotte: 18 Flugzeuge (B737: 18)
Corendon (XC) (www.corendon.com), Flotte: 11 Flugzeuge (B737: 11)
Corendon Europe (XR) (www.corendon.com), Flotte: 4 Flugzeuge (B737: 4)
Easyjet (U2) (www.easyjet.com), Flotte: 167 Flugzeuge (A319: 71, A320: 88, A321: 8)
Eurowings (EW) (www.eurowings.com), Flotte: 108 Flugzeuge (A319: 34, A320: 39, D8: 16, B737: 6, A321: 4 (A330: 9 (Brussels/Sun Express Germany))
Germanwings (4U) (www.eurowings.com), Flotte: 9 Flugzeuge (A319: 4; A320: 5)
flybe (BE) (www.flybe.com), Flotte: 66 Flugzeuge (D8: 54, E: 12)
HOP! (A5) (www.hop.fr), Flotte: 69 Flugzeuge (E: 45, CRJ: 24)
Iberia Express (I2) (www.iberiaexpress.com), Flotte: 23 Flugzeuge (A320: 19, A321: 4)
Jet 2 (LS) (www.jet2.com), Flotte: 88 Flugzeuge (B737: 77, B757: 10, A330: 1)
Lauda(motion) (OE) (www.ryanair.com/la/de), Flotte: 23 Flugzeuge (A320: 23)
Malta Air (AL) (www.ryanair.com), Flotte: 77 Flugzeuge (B737: 77)
Norwegian Air Shuttle (DY) (www.norwegian.no), Flotte: 38 Flugzeuge (B737: 20, B787: 16, A320: 2)
Norwegian Air International (D8) (www.norwegian.no), Flotte: 33 Flugzeuge (B737: 32, A330: 1)
Pobeda (DP) (www.pobeda.com), Flotte: 30 Flugzeuge (B737: 30)
Ryanair (FR) (www.ryanair.com), Flotte: 334 Flugzeuge (B737: 334); inkl. Malta Air: (B737: 411)
Scoot (TR) (www.flyscoot.com), Flotte: 48 Flugzeuge (B787: 19, A320: 29)
Vueling (VY) (www.vueling.com), Flotte: 120 Flugzeuge (A319: 6, A320: 99, A321: 15)
Wizz (W6) (www.wizzair.com), Flotte: 110 Flugzeuge (A320: 69, A321: 41)
(A: Airbus, B: Boeing, C: Canadair, D: Dash, E: Embraer, F: Fokker, MD: B/McDonnell, S: Saab)

Nicht einbezogen wurden in dieser Untersuchung Flüge von Condor oder TUIfly, die zwar auch einige Billigflugangebote veröffentlichen, bei denen jedoch eine eindeutige Zuordnung zum Low Cost Sektor sehr schwierig erscheint, da nur ausgewählte Flüge direkt und zu günstigen Preisen gebucht werden können. Dies widerspricht der eigentlichen Idee der Low Cost Carrier, nach der alle Flüge oder doch zumindest ein großes Sitzplatzkontingent online buchbar sein sollten zu einem niedrigen Preis, der

generell verfügbar ist und sich im Wesentlichen nach dem noch vorhandenen Vorausbuchungszeitraum bzw. dem Reisetag und der Buchungslage richtet. Streng genommen müssten auch einige Strecken anderer Gesellschaften, z.B. auch von Lufthansa mit in die Betrachtung mit aufgenommen werden, da auch hier teilweise günstige Preise vorzufinden sind. Da diese jedoch immer nur für ein begrenztes Kontingent an Sitzen gelten, sind diese Strecken nicht mit berücksichtigt worden. Wegen der Abgrenzungsprobleme erhebt dieser Bericht keinen Anspruch auf vollständige Erfassung. Mittlerweile stehen nicht mehr die eigentlichen Geschäftsmodelle im Vordergrund, da diese sich mehr und mehr vermischen, sondern die Tatsache, ein umfangreiches Angebot an preiswerten Flügen für den Kunden anzubieten. Hierbei gibt es meist eine große Preisspanne zwischen günstigstem und teuerstem Low Cost Angebot in Abhängigkeit von dem Vorausbuchungszeitraum.

Insgesamt hat sich die Anzahl der Fluggesellschaften mit einem hohen Angebotsanteil an preisgünstigen Flügen im deutschen Markt gegenüber dem vergangenen Winter kaum verändert. Seit einiger Zeit gibt es Flüge von Iberia Express, ein Low Cost Carrier als Tochterunternehmen von Iberia, das ebenfalls mit günstigen Preisen Flüge auf europäischen Strecken anbietet. Allerdings sind diese Flüge in den Flugplänen nicht eindeutig zu identifizieren, da sie vorwiegend unter der Flugnummer der Muttergesellschaft und nicht unter eigener Nummer angeboten werden. Ähnliches gilt seit einiger Zeit auch für Hop! So haben mehr und mehr große nationale Fluggesellschaften eigene Low Cost Carrier gegründet, z.B. Lufthansa mit Eurowings, wie auch Air France mit Transavia/Transavia (France) oder IAG mit Vueling, um im steigenden Wettbewerb im nationalen und europäischen Luftverkehr bestehen zu können. Während Air Berlin aufgrund der Insolvenz 2017 aus dem Markt ausgeschieden ist, ist mit Lauda (ehemals Laudamotion), die einen Teil der Air Berlin Flüge übernommen hat und die inzwischen vollständig zu Ryanair gehört, eine weitere Fluggesellschaft entstanden, die preiswerte Flüge anbietet. Recht neu im deutschen Markt ist Norwegian Air International, ein irisches Tochterunternehmen von Norwegian Air Shuttle. Mit Scoot aus Singapur gibt es neue Angebote im Langstrecken Low Cost Verkehr nach Asien.

Die Flottengröße ist bei den meisten Fluggesellschaften leicht angestiegen. Allerdings ist die Betrachtung unübersichtlicher geworden, da mehrere Gesellschaften begonnen haben, u.a. wegen des Brexit, Tochtergesellschaften zu gründen und innerhalb dieser die Flugzeuge zu verschieben. Ryanair verfügt mit 334 Flugzeugen des Typs 737-800 mit jeweils knapp 190 Sitzplätzen und weiteren 77 Flugzeugen bei Malta Air über die meisten Flugzeuge im deutschen und europäischen Low Cost Verkehr und hat so insgesamt mehr Flugzeuge als Deutschlands größte Fluggesellschaft Lufthansa (Lufthansa (LH): 296; LH-Cargo: 14; LH-Cityline 53 – davon 3 Langstreckenflugzeuge A340 -). Auch Easyjet, die als zweitgrößte Low Cost Gesellschaft in Europa in den letzten Jahren permanent über mehr als 200 Flugzeuge des Typs A319/A320 verfügte, hat ihre Flotte durch Gründung von Tochterunternehmen insgesamt erhöht, auch wenn Easyjet (U2) selbst „nur“ noch über 167 Flugzeuge verfügt. Im Rahmen der Umgestaltung zur „Neuen Germanwings“ und der Übernahme von Flugzeugen der Lufthansa hat Germanwings ihren Bestand im Jahr 2015 stark erhöht. Seit dem Winterflugplan 2015/2016 ist die „Neue Germanwings“ in die Lufthansatochter Eurowings integriert worden, die seitdem neben innerdeutschen und europäischen Low Cost Angeboten auch interkontinentale Flüge in diesem Sektor nach Amerika, Südafrika und Asien anbietet. So setzt Eurowings im Frühjahr 2020 neben 9 A330 Flugzeugen, die von SunExpress Germany und Brussels betrieben werden, weitere 77 Flugzeuge der Typenklasse A319/A320/A321 ein. Zusätzlich werden dieses Jahr 6 Flugzeuge des Herstellers Boeing 737 und 16 Propellerflugzeuge der Marke Dash 8 eingesetzt, die aus der Übernahme der LGW resultieren. Darüber hinaus wird auch noch auf Flugzeuge von Germanwings (9 Flugzeuge) und von Partnerairlines zurückgegriffen. Bisher ist in Europa Norwegian einer der ersten Low Cost Carrier, der über zahlreiche Flugzeuge des modernen Typs Boeing B787 verfügt und damit Langstreckenziele in Nordamerika und Asien anbietet. Neu hinzu gekommen sind vor einiger Zeit B737Max8 Flugzeuge, die Norwegian ebenfalls im Langstreckenverkehr auf aufkommensschwächeren Routen einsetzt hat, die aber aufgrund eines Flugverbots für diesen Flugzeugtyp seit dem Frühjahr 2019 nicht zum Einsatz kommen. Teile der Flotte von Norwegian sind auf neu gegründete Tochtergesellschaften, wie u.a. Norwegian UK übertragen worden.

Unterschiede in der Anzahl der Flugzeuge je Gesellschaft zu vorherigen Ausgaben des Monitors können dadurch entstehen, dass die Gesellschaften u.a. im Vorfeld des Brexits und der damit verbundenen Verkehrsrechtproblematik oder aufgrund anderer Überlegungen eigene Neugründungen von Gesellschaften durchführen und so zwischen den Gesellschaften ihre Flugzeuge verschieben, ohne dass dies aus den Flugplänen ersichtlich wird. Ein Beispiel für eine solche Neugründung ist z.B. Easyjet Europe mit derzeit 139 Flugzeugen und Easyjet Switzerland mit 30 Flugzeugen, die zu den bestehenden 167 von Easyjet selbst hinzukommen. Auch Eurowings hat mit Eurowings Europe eine neue Gesellschaft gegründet, die über 21 Flugzeuge verfügt, oder Corendon mit Corendon Europe und Corendon Dutch

mit derzeit 6 Flugzeugen. Insgesamt kommt damit Eurowings auf 138 Flugzeuge, Corendon auf 18, Easyjet auf 336. Norwegian und Transavia kommen auf insgesamt 123 bzw. 66 Flugzeuge.

- **Ranking der Carrier** (s. Tab. 1): Gemessen an der Zahl der angebotenen Flüge (Starts) in einer Woche im Januar 2020 ist Eurowings mit mehr als 2.200 Starts pro Woche der größte Anbieter mit preiswerten Flügen in Deutschland. Vergleicht man dies mit der Anzahl aus dem Vorjahr, so bedeutet dies einen Rückgang um rund 18 %.

Während in den Jahren bis 2008 generell hohe jährliche Wachstumsraten in dem Low Cost Sektor zu verzeichnen waren, deutete sich im Sommer 2008 ein Umschwung an, als die Wachstumsraten deutlich zurückgingen. Nach einem Anstieg in 2010 gab es im Jahr 2011 dagegen einen erneuten Rückgang bei der Zahl der angebotenen Starts. Seit 2012 gab es bis letztes Jahr im Low Cost Segment ein permanentes Wachstum. 5.325 Starts im Frühjahr 2019 bedeuteten zuletzt einen Anstieg von über 10 % gegenüber 2018. In diesem Jahr gibt es dagegen einen Rückgang um 13,5 % auf rund 4.600 Starts.

Im Ranking folgen Ryanair (798 Flüge) und Easyjet (736 Flüge). Bei Ryanair ist nach einem starken Wachstum in den vergangenen Jahren seit letztem Sommer ein Rückgang bei den Flugangeboten festzustellen, welches sich mit 16 % in diesem Winter fortsetzt. Berücksichtigt man dabei noch die neu hinzugekommene Tochter Lauda mit knapp 150 Starts u.a. in Düsseldorf und Stuttgart, so liegt der Gesamtrückgang dieser Gesellschaften in Deutschland bei über 9 % gegenüber dem Vorjahr. Dabei gibt es deutliche Unterschiede in der Entwicklung an den einzelnen Flughäfen. So hat Ryanair den Flughafen Frankfurt 2017 neu in den Flugplan aufgenommen und ihn zu einer ihrer wichtigsten Basen in Deutschland ausgebaut. Mit Düsseldorf, München und Berlin-Tegel sind weitere Großflughäfen in den Ryanair/Lauda-Flugplan aufgenommen worden. Während das Angebot u.a. in Köln um 8 % ausgebaut wurde, gab es Reduzierungen besonders in Frankfurt, Weeze und Hahn. Ein Grund für den Angebotsrückgang, ist das Flugverbot der B737Max, die bei mehreren Gesellschaften einen Teil der Flotte bilden. Easyjet hat im Winter 2020 das Angebot im Vergleich zum Vorjahr um 16 % verringert und dabei mehrere Strecken eingestellt. Dabei werden die meisten Starts am Flughafen Berlin-Tegel angeboten, u.a. nach Düsseldorf, München und Frankfurt. Auf den Plätzen 4 und 5 folgen die ungarische Wizz, die durch ein 27 %iges Wachstum auf rund 290 Starts pro Woche kommt und Corendon/CorendonEurope mit knapp 100 Starts. Auf Platz 6 liegt Norwegian, die ihr Flugangebot zwar um 30 % reduzierte, trotzdem aber neue Strecken eingeführt hat. Die Anzahl der Flüge aller anderen Low Cost Carrier liegt unter 50 Flügen pro Woche.

- **Marktanteile der Carrier** (s. Abb. 1): Die fünf der 20 Fluggesellschaften mit den meisten Low Cost Verbindungen vereinen derzeit rund 92 % des deutschen Marktes auf sich. Allein auf Eurowings entfallen mit 49,1 % fast als die Hälfte aller Flüge. Im Ranking der Marktanteile folgen Ryanair mit 17,3 % und Easyjet mit 16,0 % sowie Wizz mit 6,3 % und Lauda mit 3,1 %.

Verkehrsangebote

- **Strecken** (s. Tab. 1 und 2 sowie Abb. 2): Insgesamt wurden von den betrachteten Fluggesellschaften im Segment der für den Kunden preisgünstigen Low Cost Flugangebote 686 unterschiedliche Strecken in einer Woche im Januar 2020 im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr bedient. Dies sind 13 Strecken weniger als im Winter 2019, gleichbedeutend einem Rückgang von knapp 2 %. Die Streckenreduzierung ist u.a. hervorgerufen durch einen Streckenrückgang bei Eurowings in Köln und Ryanair in Frankfurt. Während seit der Entstehung des Low Cost Marktes vor mehr als 15 Jahren in den ersten Jahren ca. 100 Strecken jährlich neu hinzugekommen sind, deutete sich im Sommer 2008 eine Krise in der Weltwirtschaft mit entsprechendem Nachfragerückgang im Luftverkehr an. Im Frühjahr 2009 gab es dann erstmals einen Rückgang gegenüber dem Vergleichszeitraum, doch schon im Sommer 2009 zeigte sich ein positives Streckenwachstum. Seitdem stieg die Anzahl der Strecken wieder an und erreichte letztes Jahr in einem Winterflugplan einen neuen Höchstwert mit 699 unterschiedlichen Strecken. Obwohl Ryanair dieses Jahr sein Streckenangebot gegenüber dem letzten Jahr um 13 % auf fast 213 Strecken reduziert hat, liegt diese Gesellschaft immer noch auf Platz 1 vor Eurowings, die aufgrund einer Reduzierung nur noch 204 Strecken im Angebot hat. Es ist zu beachten, dass Vergleiche immer mit der entsprechenden Vorjahresperiode und hier nicht mit der Sommer-/Herbstperiode durchgeführt werden, in der saisonbedingt die Werte unterschiedlich sind.

Auch das Netz von Easyjet reduzierte sich um vier Strecken.

Durch die neue Strategie der Lufthansa, alle innerdeutschen und europäischen Strecken außer von und zu den Drehkreuzen Frankfurt und München von Eurowings durchführen zu lassen, erhöhte sich deren

Streckennetz in den vergangenen Jahren stark. Hierbei waren besonders Flughäfen wie Hamburg, Düsseldorf oder Berlin betroffen. Da einige dieser Strecken vorher schon von Lufthansa bedient wurden, gab es hier eine Verschiebung zwischen den Gesellschaften; diese Strecken sind nur infolge der Übernahme von Germanwings als Strecken mit Low Cost Angeboten gezählt worden. Zu beachten ist, dass im innerdeutschen Verkehr eine Strecke zweifach berücksichtigt wird (z.B. in Hinrichtung MUC-CGN und in Rückrichtung CGN-MUC). Seit Ende Oktober 2015 gibt es zwischen Lufthansa und Germanwings eine weitere Änderung in ihrer Zusammenarbeit. So wurden unter dem Namen Eurowings auch kostengünstige Langstreckenflüge zunächst ab Köln, danach ab Düsseldorf und nun zusätzlich auch von München und Frankfurt angeboten. Gleichzeitig begann der Konzern auch die bisherige Germanwings in Eurowings zu integrieren. Seit 2018 ist diese Integration weitgehend abgeschlossen. Nach einem Anstieg in den Jahren 2018 und 2019 fallen in diesem Winter mehr als 30 Strecken weg. Angebotsstärkster Standort der Gesellschaft ist im Januar 2020 der Flughafen Düsseldorf mit 68 Strecken und 698 Starts pro Woche vor Stuttgart mit 34 Strecken und 359 Starts und Köln mit 31 Strecken und 293 Starts, was für Köln einen Rückgang von vier Strecken dieser Gesellschaft bedeutet.

Nachdem im Jahr 2010 ein Spitzenwert von rund 120 innerdeutschen Strecken erreicht wurde, gab es lange Zeit einen Rückgang. Die aktuellen Werte liegen mit 50 Strecken knapp unter dem Vorjahreswert. Zuwächse gibt es in einige Länder Nordeuropas (u.a. Dänemark) und Osteuropas (u.a. Rumänien und Ukraine).

- ➔ **Wettbewerb:** Der direkte Wettbewerb unter den Carriern im Low Cost Bereich ist gering. Die Anzahl der Strecken, die nur von einer Gesellschaft mit Low Cost Angeboten beflogen wird, liegt in diesem Jahr bei 89 %. Dabei werden Gesellschaften, die unter mehreren Fluggesellschaftskürzeln fliegen, wie z.B. Transavia/Transavia (France), Norwegian Air Shuttle/Norwegian Air International, Ryanair/Lauda und Corendon/Corendon Dutch als eine Gesellschaft zusammengefasst. So werden dieses Jahr von den 686 unterschiedlichen Strecken 609 von nur einem Low Cost Carrier beflogen. Lediglich auf 74 Strecken fliegen 2 und auf 3 Strecken mehr als 2 Low Cost Fluggesellschaften. Strecken, auf denen mehrere Gesellschaften anbieten, sind z.B. nach Palma de Mallorca oder Barcelona.
- ➔ **Flüge** (s. Tab. 1 und 2): Insgesamt wurden mehr als 4.600 Flüge von den betrachteten Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in einer Woche im Januar 2020 durchgeführt, ein Jahr zuvor waren es rund 700 Flüge mehr. Die Zahl der Flüge ist somit um 13,5 % zurückgegangen, gleichzeitig hat sich auch die Anzahl der angebotenen Sitze um über 13 %, verringert. Dabei hat sich die Zahl der Strecken nur um knapp 2 % reduziert. Dies bedeutet eine geringere Netzreduzierung als der Frequenzabbau. Die mittlere Bedienungshäufigkeit auf allen Strecken lag im Januar 2020 bei 7 Flügen pro Woche. Dieser Wert variiert allerdings stark, so wurden beispielsweise im innerdeutschen Verkehr im Mittel rund 31, im Verkehr nach Italien nur 5 Flüge/Woche angeboten.
- ➔ **Sitze** (s. Tab. 1 und 2): Auf den 4.605 Flügen wurden im Mittel 163 Sitze pro Flug angeboten, die Sitzplatzkapazität pro Flug ist damit gegenüber dem Vorjahr etwas gestiegen. Es zeigt sich insgesamt, dass sich bei den Fluggesellschaften im Low Cost Bereich mittlerweile eine typische durchschnittliche Flugzeuggröße von ca. 150 - 170 Sitzplätzen etabliert hat. Allerdings setzt der europaweit größte Low Cost Carrier, Ryanair, mit der B737-800 ausschließlich Fluggerät mit einem deutlich größerem Sitzplatzangebot (189 Sitze) ein; mit der Auslieferung der B737Max soll das Sitzplatzangebot sogar auf 197 Sitze steigen. Diese flugspezifischen Sitzplatzkapazitäten liegen somit weiterhin deutlich über denen des traditionellen europäischen Linienverkehrs. Typisches Fluggerät sind Flugzeuge der Baureihe Airbus 319/320 und Boeing 737. Nur wenige Gesellschaften wie z.B. flybe haben kleinere Propellerflugzeuge in ihren Flotten.
- ➔ **Zielländer** (s. Tab. 2): Im Ranking der Zielländer zeigt sich immer noch ein hoher Marktanteil des innerdeutschen Verkehrs, der im Winterflugplan mit 1.569 Flügen deutlich höher ist als im Sommerflugplan: 34 % aller Abflüge der betrachteten Gesellschaften von deutschen Verkehrsflughäfen werden in diesem Markt angeboten, der jedoch mit 50 Strecken nur rund 7 % aller Strecken ausmacht.

In den Wintermonaten stehen Spanien und Großbritannien mit 465 bzw. rund 410 Flügen im Ranking an zweiter und dritter Stelle. Italien liegt an vierter Stelle vor Österreich und der Schweiz. Es folgen dann auf den Plätzen 7 bis 9 Frankreich, Polen und Rumänien vor Irland und Ungarn. Insgesamt bedienen die Low Cost Carrier in/ab Deutschland derzeit Destinationen in 54 Ländern. Ein Ausbau ist in einige Länder, wie z.B. nach Polen und Rumänien erkennbar.

- ➔ **Flughäfen** (s. Abb. 3): Der verkehrsreichste Flughafen Deutschlands, Frankfurt, spielt auf Grund seiner ausgeprägten Drehkreuzfunktion im klassischen Linienverkehr und den zeitweise ausgelasteten

Kapazitäten auch im Winterflugplan 2020 nur eine untergeordnete Rolle im Segment der Low Cost Angebote, obwohl Ryanair und Wizz im Jahr 2017 begonnen haben, auch von Frankfurt aus günstige Flüge anzubieten. Zum Winterflugplan 2020 kommen hier Ryanair auf 17 und Wizz auf 3 Strecken. Für Ryanair bedeutet das in Frankfurt 6 Strecken weniger als im letzten Jahr. Düsseldorf kommt trotz einer starken Verringerung des Angebots, besonderes durch Eurowings, auf über 866 Starts pro Woche und liegt damit auf Platz 1 der deutschen Flughäfen mit den meisten Low Cost Angeboten. Berlin-Tegel folgt vor Köln-Bonn, Stuttgart und Hamburg. Dortmund ist einer der wenigen Flughäfen, wo das Low Cost Angebot zugenommen hat, auf den meisten anderen deutschen Flughäfen, wie z.B. auch in München, hat es abgenommen. Mit einem Anteil von über 90 % am Linienverkehr werden u.a. an den Flughäfen Weeze oder Hahn fast ausschließlich Low Cost Verkehre durchgeführt, wo allerdings Ryanair auch das Flugangebot deutlich reduziert hat

Flugpreise

- ➔ **Durchschnittspreise:** Die Flugpreise der bedeutendsten Low Cost Anbieter in Deutschland variieren untereinander und in Abhängigkeit vom Flugziel sowie dem Vorausbuchungszeitraum. Die von den Carriern öffentlich angegebenen Preise waren früher typischerweise Nettoflugpreise, die normalerweise noch nicht Gebühren, Steuern und andere Zuschläge enthielten und deshalb wenig aussagefähig waren. Dies hat sich seit einiger Zeit geändert, und es werden nur noch Endpreise ausgewiesen. Um Angaben über Endpreise machen zu können, werden die Preise für LC Flüge auf rund 70 ausgewählten Strecken (ca. 10 %) für vier Zeitpunkte (Vorausbuchungszeitraum von einem Tag, einer Woche, einem Monat und von drei Monaten) ermittelt und ausgewertet. Aufgrund von Streckenanpassungen bei den Gesellschaften sind teilweise neue Strecken in die Untersuchung mit aufgenommen worden, die von den Gesellschaften im Frühjahr 2020 bedient werden. Dies erschwert eine Vergleichbarkeit mit den vergangenen Jahren. Als Buchungsdatum ist diesmal der 3. März 2020 gewählt worden.
- ➔ Die über alle Strecken und Buchungszeitpunkte ermittelten Durchschnittsbruttopreise für einen Flug variieren je nach Carrier im Frühjahr 2020 bei den Fluggesellschaften zwischen 39 € und 98 €. Im Vorjahr lag diese Spanne noch zwischen 50 und 106 Euro brutto. Dies ist ein leichter Rückgang der Preise trotz steigender Personalkosten. Ein Grund für die Preissenkungen kann steigender Wettbewerb sein, aber auch die aktuelle Coronakrise oder rückläufige Passagierzahlen können eine Rolle spielen.
- ➔ **Durchschnittspreise in Abhängigkeit vom Buchungszeitraum:** Die Flugpreise bei den Low Cost Angeboten variieren stark mit dem Zeitraum zwischen Flugbuchung und Flugdurchführung: Ein Flug, der für den Folgetag gebucht wird, kann das Vielfache eines Fluges kosten, der erst drei Monate nach der Buchung durchgeführt wird. Die durchschnittlichen Bruttopreise der bedeutendsten Low Cost Anbieter in Deutschland variieren zwischen ca. 53 € und 161 € für einen Flug mit einer Vorausbuchung von nur einem Tag und zwischen ca. 31 € und rund 56 € für einen Flug, der erst drei Monate nach dem Buchungstag stattfindet. Allerdings geben diese Daten noch keine genaue Auskunft über die Anzahl der tatsächlich verkauften Tickets zu diesen Preisen, denn es gibt keine gesicherten Informationen darüber, wie viele der Sitze zu den jeweiligen Tarifen auch verkauft worden sind.
- ➔ Eine detaillierte Analyse der Flugpreise im Low Cost Verkehr Deutschlands findet sich auf der Internetseite des DLR (www.dlr.de/fw).

Passagiernachfrage

Im Jahr 2019 sind auf den internationalen und regionalen Verkehrsflughäfen insgesamt knapp 250 Mio. Passagiere gezählt worden. 81,1 Mio. Ein- und Aussteiger können davon nach der im Low Cost Monitor erfolgten Abgrenzung dem Angebotssegment des Low Cost Verkehrs zugerechnet werden (s. Tab. 3). Dies entspricht einem Anteil von rund 32,5 %. Dieser Anteil variiert stark zwischen den Flughäfen. Am Hubflughafen Frankfurt ist der Low Cost-Anteil am geringsten, wohingegen die „Low Cost Flughäfen“, d.h. Flughäfen mit einer sehr hohen Anzahl an preiswerten Flugangeboten, wie Hahn, Niederrhein und Memmingen fast ausschließlich durch dieses Verkehrssegment gekennzeichnet sind. Auch der Flughafen Berlin-Schönefeld wird zu einem hohen Anteil durch Low Cost Angebote geprägt. Keinen Verkehr gibt es mehr an den Flughäfen Zweibrücken und Lübeck.

Das positive Passagierwachstum der letzten Jahre hat sich auch im Jahr 2019 fortgesetzt, entgegen einem Rückgang bei den Flugbewegungen.

Der aktuelle Low Cost Markt in Europa

Neben der detaillierten Analyse des deutschen Low Cost Marktes soll auch der europäische Markt, auf dem Fluggesellschaften mit einem hohen Anteil an preiswerten Flugangeboten zu finden sind, in seinen wesentlichen Merkmalen beschrieben werden. Hier gibt es neben den schon auf dem deutschen Markt tätigen Fluggesellschaften weitere Gesellschaften, bzw. auch Tochtergesellschaften, die dem Low Cost Carrier Markt zuzuordnen sind. Auch wenn die meisten der Tochterunternehmen über einen eigenen 2-Letter IATA-Code verfügen, fliegen sie oft unter dem Kürzel der Muttergesellschaft und erschweren so eine eindeutige Identifizierung. Allerdings wird die Anzahl der Airlines größer, die sowohl im klassischen Linien- oder Charterverkehr als auch im reinen Low Cost Segment tätig sind. Damit wird es noch schwieriger, eine eindeutige Unterteilung zwischen klassischen Linienairrern, Ferienfluggesellschaften und Low Cost Anbietern zu machen. Daher erhebt diese Untersuchung keinen Anspruch auf eine völlig korrekte Erfassung, sondern soll nur angenähert genau über Umfang und Struktur des europäischen Low Cost Marktes informieren. Neben den auf dem deutschen Markt tätigen Gesellschaften sind folgende Gesellschaften auf dem europäischen Markt aktiv:

Blue Panorama (BV) (www.blu-express.com), Flotte: 16 Flugzeuge (B737:13, B767:3)
Corendon Dutch (CND) (www.corendon.com), Flotte: 2 Flugzeuge (B737: 2)
Easyjet Europe (EC) (www.easyjet.com), Flotte: 139 Flugzeuge (A319: 45, A320: 92, A321: 2)
Easyjet Switzerland (DS) (www.easyjet.com), Flotte: 30 Flugzeuge (A319: 7, A320: 23)
Eurowings Europe (E2) (www.eurowings.com), Flotte: 21 Flugzeuge (A319: 9, A320: 12)
Level (LV) (www.flylevel.com), Flotte: 7 Flugzeuge (A330: 7)
Level Europe (VK) (www.flylevel.com), Flotte: 6 Flugzeuge (A320: 2, A321: 4)
Norwegian UK (DI) (norwegian.com/uk), Flotte: 12 Flugzeuge (B787; 12)
Norwegian Norway (DH) (norwegian.com), Flotte: 1 Flugzeuge (B737; 1)
Norwegian Sweden (LE) (norwegian.com), Flotte: 39 Flugzeuge (B737; 39)
Ryanair UK (RK) (www.ryanair.com), Flotte: 1 Flugzeuge (B737: 1)
Malta Air (AL) (www.ryanair.com), Flotte: 77 Flugzeuge (B737: 77)
Transavia (HV) (www.transavia.com), Flotte: 33 Flugzeuge (B737: 33)
Transavia France (TO) (www.transavia.com), Flotte: 33 Flugzeuge (B737: 33)
Volotea (V7) (www.volotea.com), Flotte: 33 Flugzeuge (B717: 14, A319: 19)
Wizz UK (W9) (www.wizzair.com), Flotte: 10 Flugzeuge (A320: 3, A321: 7)

Es drängen mittlerweile auch außereuropäische Low Cost Gesellschaften in den Markt, die Europa anfliegen. Dies ist u.a.:

Flydubai (FZ) (www.flydubai.com), Flotte: 41 Flugzeuge (B737: 41)

Trotz der Gründung von Tochtergesellschaften bestehender Gesellschaften ist die Anzahl der in Europa tätigen Low Cost Fluggesellschaften leicht zurückgegangen. Mehrere Gesellschaften befinden sich in Auflösung/Veränderung oder wurden von anderen Gesellschaften übernommen. Die isländische Gesellschaft Iceland Express ist zunächst von WOW übernommen worden, aber auch WOW hat im März 2019 den Flugbetrieb eingestellt. Auch Flybaboo fliegt nicht mehr als eigene Marke, sondern ist von Darwin Airline übernommen worden, die unter dem Namen Etihad Regional weiter geführt worden ist und Ende 2017 ebenfalls den Flugverkehr eingestellt hat. Air One und Wizz Ukraine hatten schon vorher den Betrieb 2014 und 2015 eingestellt. Grund waren hier die politischen Schwierigkeiten. Volare ist in Alitalia integriert worden und wurde im Frühjahr 2015 aufgelöst, Air Italy wurde vom Wettbewerber Meridiana übernommen, die sich aus dem Niedrigpreissegment zurückgezogen hat. Air Berlin meldete im August 2017 Konkurs an und Niki wurde von Laudamotion übernommen. Der malayische Langstrecken Low Cost Carrier Air Asia X hat sich aufgrund gestiegener Kosten schon vor einigen Jahren ganz aus Europa zurückgezogen. Im Gegensatz dazu gibt es in jüngerer Zeit aber auch Neugründungen mit der spanischen Volotea und der russischen Pobeda, einer Tochtergesellschaft von Aeroflot. Die Airlinegruppe IAG um British Airways und Iberia gründete im Sommer 2017 mit „Level“ einen neuen Langstrecken-Low Cost Carrier, der inzwischen unter eigenem Fluggesellschaftskürzel auftritt und so in den Auswertungen erfasst werden kann. Auch innerhalb des Air France-KLM Konzern gab es mit „Joon“ 2017 die Neugründung einer Fluggesellschaft, die in den Low Cost Sektor fallen sollte aber mittlerweile schon wieder den Betrieb eingestellt hat. Nachdem Scoot, ein asiatischer Low Cost Carrier, zunächst von Athen aus Langstrecken-Low Cost Flüge nach Singapur angeboten hat, gibt es nun auch ein Angebot von Berlin aus.

Größte europäische Low Cost Fluggesellschaft ist weiterhin Ryanair mit 12.500 Starts in einer Januarwoche 2020 (s. Tab. 4), die ihr Flugangebot in Europa gegenüber dem Vorjahr um rund 1%

verringert hat. Hinzu kommt ihr Engagement bei Lauda, die ihr Angebot stark ausgebaut hat, sodass die Gesellschaften zusammen mehr als 13.100 Flüge anbieten (+1,3 %) auf rund 2.900 Strecken. Zweitgrößte Gesellschaft ist Easyjet mit rund 7.600 Starts. Mit großem Abstand folgen die Flüge der Gesellschaften Wizz und Wizz UK, die ihr Angebot um über 20 % auf rund 3.700 Flüge erhöht haben. Auf den Plätzen vier bis sieben folgen Eurowings, Norwegian, Vueling und flybe, die alle starke Rückgänge zu verzeichnen haben, mit jeweils mehr als 2.000 Starts. Dabei gibt es durchaus unterschiedliche Strategien bei den Gesellschaften. Während Ryanair pro Strecke durchschnittlich pro Woche nur 5 Flüge anbietet, sind es bei flybe mit 12 Flügen mehr als doppelt so viele.

Insgesamt setzt sich die Konsolidierung im Bereich der Low Cost Angebote weiter fort. Während Gesellschaften wie z.B. Air Italy in größere Low Cost Carrier wie Meridiana integriert worden sind, mussten andere wie z.B. Air Berlin oder Niki Konkurs anmelden. flybe wurde von einem Konsortium unter Führung von Virgin Atlantic im Frühjahr 2019 übernommen. Während verschiedene kleinere Gesellschaften zunehmend vom Markt verschwinden, werden andere wie, z.B. Wizz immer größer. Andere, wie z.B. Norwegian haben Probleme durch das Startverbot der B737Max. Der Marktanteil von Ryanair hat gegenüber dem letzten Jahr leicht zugenommen und liegt bei knapp 30 %. Insgesamt gibt es einen Rückgang des Low Cost Verkehrs in Europa von rund 8 %. Ein Grund ist neben der Konsolidierung auch das Grounding der B737Max.

Als Quell- und Zielland Nr. 1 für Low Cost Flüge gilt weiterhin Großbritannien (s. Tab. 5) mit mehr als 8.500 Starts pro Woche. Dabei umfasst das Netz dieses Landes im Winter 2020 mehr als 1.000 Strecken mit Zielen in ganz Europa, einschließlich des nationalen Verkehrs. Auf den weiteren Plätzen nach angebotenen Flügen folgen Spanien mit rund 5.600 Starts, sowie Deutschland und Italien mit jeweils rund 4.600 Flügen. Auf Rang 5 liegt Frankreich mit ca. 2.700 Starts.

Von den insgesamt knapp 7.000 unterschiedlichen Strecken werden ca. 86 % von nur einem Low Cost Anbieter bedient. Es gibt ca. 900 Strecken, auf denen 2 und auf rund 80 Strecken mehr als 2 Gesellschaften mit Low Cost Angeboten im Wettbewerb stehen. Auch hier sind Gesellschaften, die unter verschiedenen Fluggesellschaftskürzeln operieren, wie z.B. Norwegian Air Shuttle/Norwegian Air International, als eine Gesellschaft zusammengefasst.

Barcelona ist mit 1.639 Starts im Winter 2020 der Flughafen mit den meisten Low Cost Angeboten in Europa (- 7,6 %), gefolgt von Dublin und London-Stansted (s. Abb. 4), bedingt durch eine hohe Anzahl von Angeboten der Gesellschaften Vueling, Easyjet und Ryanair. Es folgen London-Gatwick und Düsseldorf auf den Plätzen 4 und 5 mit 1.208 und 866 LCC Starts pro Woche im Januar 2020. In Düsseldorf spielen mit Eurowings und Lauda weitere Low Cost Carrier eine wichtige Rolle. Während Eurowings das Angebot dort reduzierte gab es einen Ausbau bei Lauda. Auf den Plätzen sechs bis zehn befinden sich Manchester, Amsterdam, London-Luton, Oslo, Bergamo und Berlin-Tegel mit jeweils mehr als 650 Starts pro Woche. Auf dem Hub-Flughafen Amsterdam beträgt der Anteil der Low Cost Flüge rund 21 %. Insgesamt werden von den Londoner Flughäfen mehr als 3.200 Low Cost Flüge angeboten, soviel wie in keiner anderen Agglomeration Europas. Unter den 30 größten Flughäfen mit einem hohen Anteil an Low Cost Angeboten in Europa befinden sich mit Düsseldorf, Berlin-Tegel, Köln/Bonn, Stuttgart, Hamburg und Berlin-Schönefeld auch deutsche Flughäfen, die über mehr als 425 Starts pro Woche in dem betrachteten Segment verfügen. Es ist festzustellen, dass einige deutsche Flughäfen mit Low Cost Angeboten aufgrund der Umstrukturierung von Lufthansa und Eurowings/Germanwings eine erhöhte Anzahl an Flügen mit Low Cost Angeboten aufweisen.

Im Europaverkehr hat der Low Cost Carrier Markt einen Anteil von 30 % der Flüge in einer Winterflugplanperiode (s. Abb. 5), ein ähnlicher Wert wie in Deutschland. Rund 70 % der europäischen Flüge werden vorwiegend von den eher klassischen Linien- und Ferienfluggesellschaften durchgeführt. Ein weiterer Teil des Marktes wird von kleineren Regionalfluggesellschaften bedient, die jedoch überwiegend mit einer großen Gesellschaft kooperieren.

In jüngster Zeit gibt es erneut Tendenzen, Langstrecken Low Cost Verbindungen aufzubauen. Nachdem 2009 Air Asia X damit begonnen hatte, mit einem Airbus A340 Low Cost Verkehre von Asien nach England (Kuala Lumpur – London Stansted) und 2011 nach Frankreich (Kuala Lumpur – Paris Orly) anzubieten, wurden diese jedoch 2012 aufgrund gestiegener Kosten wieder eingestellt. Nun versucht Norwegian mit modernem Fluggerät, der Boeing B787 und der B737Max8, die jedoch zur Zeit stillgelegt ist, erneut diesen Markt zu erschließen (siehe folgende Tabelle). So ergeben sich für den März 2020 (Planungsstand: 1.3.2020) insgesamt 612 Flüge dieser Gesellschaft auf 43 Strecken nach Amerika und Asien. Geflogen wird traditionell von Stockholm, Kopenhagen, Oslo und London-Gatwick mit Flugzeugen der Marke Boeing B787 mit jeweils 270 bis 290 Sitzplätzen. Seit 2016 sind zunächst mit Barcelona und

Paris und danach mit Rom und Madrid weitere große Abflugorte in Europa hinzugekommen, wobei u.a. ein direkter Wettbewerb mit Air France besteht. Mit Amsterdam ist in jüngster Zeit ein weiterer Großflughafen in Europa hinzugekommen. Ziele sind u.a. New York, Los Angeles, Fort Lauderdale und San Francisco in Nordamerika sowie Bangkok in Asien. Neu war jedoch, dass seit Sommer 2017 mit dem Einsatz der Boeing B737Max8 mit 189 Sitzplätzen nun auch kleinere, nicht so aufkommensstarke Städte sowohl in Amerika, wie z.B. Providence oder Newburgh, als auch in Europa mit Edinburgh in das Interkontnetz von Norwegian eingebunden wurden. Aufgrund des aktuellen Startverbots dieses Fluggerätes sind die Strecken aktuell nicht in den Flugplänen enthalten.

Seit November 2015 bietet auch Eurowings/Germanwings Langstrecken-Low Cost Verbindungen an. Hier gibt es im März 2020 rund 180 Starts, die in München, Frankfurt oder Düsseldorf beginnen und nach Bangkok in Asien sowie u.a. nach Kuba, Jamaika und in die Dominikanische Republik sowie in die USA führen. Geflogen wird vorwiegend mit A330 Fluggerät mit jeweils 310 Sitzplätzen. Nach der Insolvenz von Air Berlin hatte Eurowings angekündigt, ab November 2017 die bisher von Air Berlin durchgeführten Langstreckenverkehre von Düsseldorf aus in die Karibik übernehmen zu wollen, darüber hinaus sei sie ebenfalls an Strecken in die USA interessiert. Anhand der folgenden Tabelle ist ersichtlich, dass Eurowings im Februar 2020 Flüge von Düsseldorf aus nach Varadero, Punta Cana, Miami und zu weiteren Destinationen anbietet.

Level bietet von Paris-Orly Ziele in Nord- und Südamerika an.

Mit Scoot fliegt auch wieder ein asiatischer Low Cost Carrier zwischen Singapur und Athen, bzw. Berlin.

	Mrz 20	Starts
Norwegian	London Gatwick - Austin-Bergstrom	13
Norwegian	London Gatwick - Boston Logan	31
Norwegian	London Gatwick - Denver Intl	2
Norwegian	London Gatwick - Buenos Aires Ministro Pistarini	24
Norwegian	London Gatwick - Rio de Janeiro	17
Norwegian	London Gatwick - New York J F K	81
Norwegian	London Gatwick - Los Angeles	31
Norwegian	London Gatwick - Orlando	24
Norwegian	London Gatwick - Miami	31
Norwegian	London Gatwick - Chicago O'Hare	2
Norwegian	London Gatwick - Seattle/Tacoma	1
Norwegian	London Gatwick - San Francisco	19
Norwegian	London Gatwick - Tampa	9
Norwegian	Amsterdam - New York J F K	31
Norwegian	Stockholm Arlanda - Bangkok	15
Norwegian	Stockholm Arlanda - Fort Lauderdale	8
Norwegian	Stockholm Arlanda - Krabi	8
Norwegian	Athens Intl Eleftherios Venizelos - New York J F K	2
Norwegian	Barcelona - Fort Lauderdale	1
Norwegian	Barcelona - New York J F K	31
Norwegian	Barcelona - Los Angeles	19
Norwegian	Barcelona - San Francisco	9
Norwegian	Paris Charles de Gaulle - Boston Logan	2
Norwegian	Paris Charles de Gaulle - Denver Intl	1
Norwegian	Paris Charles de Gaulle - Fort Lauderdale	12
Norwegian	Paris Charles de Gaulle - New York J F K	27
Norwegian	Paris Charles de Gaulle - Los Angeles	31
Norwegian	Paris Charles de Gaulle - Orlando	4
Norwegian	Paris Charles de Gaulle - San Francisco	9
Norwegian	Copenhagen - Bangkok	8
Norwegian	Copenhagen - Krabi	8
Norwegian	Rome Fiumicino - Boston Logan	2
Norwegian	Rome Fiumicino - Denver Intl	1
Norwegian	Rome Fiumicino - New York J F K	22
Norwegian	Rome Fiumicino - Los Angeles	2
Norwegian	Madrid Barajas - New York J F K	16
Norwegian	Madrid Barajas - Los Angeles	9
Norwegian	Oslo - Bangkok	11
Norwegian	Oslo - Fort Lauderdale	9
Norwegian	Oslo - New York J F K	19
Norwegian	Oslo - Krabi	8
Norwegian	Oslo - Los Angeles	1
Norwegian	Oslo - San Francisco	1
Eurowings	Dusseldorf - Barbados	5
Eurowings	Dusseldorf - Newark Liberty	26
Eurowings	Dusseldorf - Havana	5
Eurowings	Dusseldorf - La Romana	10
Eurowings	Dusseldorf - Montego Bay	5
Eurowings	Dusseldorf - Miami	16
Eurowings	Dusseldorf - Punta Cana	10
Eurowings	Dusseldorf - Fort Myers Sw Florida	13
Eurowings	Dusseldorf - Varadero	8
Eurowings	Frankfurt - Barbados	13
Eurowings	Frankfurt - Las Vegas	14
Eurowings	Frankfurt - Mauritius	13
Eurowings	Frankfurt - Windhoek	13
Eurowings	Munich - Bangkok	31
Level	Paris Orly - Newark Liberty	17
Level	Paris Orly - Fort de France	25
Level	Paris Orly - Pointe-a-Pitre	28
Level	Paris Orly - Montreal Pierre Elliott Trudeau Int	2
Scoot	Athens Intl Eleftherios Venizelos - Singapore Changi	9
Scoot	Berlin Tegel - Singapore Changi	14
Planungsstand 1.3.20	Gesamt	889

Low Cost Carrier – bisherige Entwicklung und Ausblick

Nahezu 20 Jahre nach dem eigentlichen Beginn der Low Cost Verkehre in Deutschland befindet sich dieser Markt derzeit in einem Umbruch. Nach einer verhaltenen Erprobungsphase der Low Cost Verkehre in Deutschland mit Debonair, Buzz und GO zwischen 1998 und 2002, setzte ab 2002 mit der Eröffnung einer

Basis von Ryanair in Hahn sowie der Gründung von HLX und Germanwings in Köln ein Boom in diesem Sektor ein, der bis zum Jahr 2007/2008 anhielt. Mit Beginn der Wirtschaftskrise flachten die Wachstumsraten deutlich ab und – zeitgleich - mit Einsetzen der Luftverkehrssteuer 2011 waren sie sogar rückläufig. Auch in den Folgejahren gab es nur ein geringfügiges Wachstum, sodass es schien, als wären erste Sättigungstendenzen erreicht. Diesen gesamten Zeitraum könnte man als **Phase 1** der deutschen Low Cost Verkehrsentwicklung bezeichnen, die insgesamt durch einen S-Kurvenförmigen Verlauf der Flugangebote geprägt ist, beginnend in der Erprobungsphase mit einer geringen Zahl von Strecken, gefolgt von einer starken Wachstumsperiode und schließlich übergehend in eine Zeit eines etablierten Netzes ohne nennenswerte Streckenveränderung.

Seit ca. 2013 beginnt eine Zeit neuer Konzepte. Mit der Überlegung von Lufthansa in 2013/2014, alle nationalen und europäischen Strecken außer von und zu den Drehkreuzen Frankfurt und München auf die Tochter **Germanwings** bzw. „**Neue Germanwings**“ zu übertragen, begann eine Veränderung im Low Cost Verkehr, der Beginn einer neuen Entwicklungsphase, der **Phase 2**, in Deutschland. Durch die Umwandlung kam es zunächst zu einem sprunghaften Anstieg der Low Cost Strecken, gleichzeitig wurden aber auch neue Strecken eingerichtet sowie bestehende geschlossen.

Nachdem **Transavia** im Jahr 2016 in München eine Basis errichtet hatte und mit der Strecke München-Berlin auch innerdeutschen Low Cost Verkehr angeboten hat, änderte **Germanwings** ihre bisherige Strategie, die eine Bedienung der Lufthansa-Hubflughäfen München und Frankfurt nicht vorsah. So hatte Eurowings im Sommer 2017 eine eigene Basis in München errichtet und bot letztes Jahr 25 Ziele von dort an, die teilweise aber vorher schon von Lufthansa befliegen wurden. Im Winterflugplan 2019/2020 sind es nur noch 12 Ziele, davon mit Bangkok aber auch ein Langstreckenziel. Zwischenzeitlich war auch der Flughafen Frankfurt im Gespräch, den Eurowings ab 2018 anfliegen wollte, um auf die Low Cost Aktivitäten anderer Carrier, wie z.B. Ryanair, unmittelbar durch eigene Angebote reagieren zu können. Im Winter 2019/2020 nutzt Eurowings den Flughafen als dritte Basis für Langstreckenflüge und bietet von dort Flüge nach Afrika sowie Süd- und Nordamerika an. Mit Beginn des Winterflugplans 2017/2018 hat **Transavia** ihre Basis in München wieder geschlossen und hat sich derzeit aus dem deutschen Markt zurückgezogen.

Gefördert wurde die Expansion von **Eurowings** im letzten Jahr u.a. durch den Konkurs von **Air Berlin** im Herbst 2017. Im Jahr 2016 wurde entschieden, dass sich Air Berlin künftig auf den Langstreckenluftverkehr ab Düsseldorf und Berlin mit entsprechenden Zubringerverkehren konzentrieren sollte. Dabei war geplant, die Zubringerflüge zum großen Teil von der Luftfahrtgesellschaft Walter (LGW) unter einer Air Berlin Flugnummer durchführen zu lassen. Der bisherige Ferienflugverkehr sollte in eine neue Gesellschaft zusammen mit TUIfly und Etihad eingebracht werden, die jedoch nicht zustande gekommen ist. Flüge in Feriengebiete, z.B. nach Mallorca wurden 2017 auf die Tochter Niki übertragen. Flugzeuge, die früher auf anderen Verbindungen eingesetzt waren, sind ab 2017 an den Wettbewerber Eurowings verleast worden, der dadurch über ein zusätzliches großes Potential an Flugzeugen verfügte und diese u.a. genutzt hatte, um in München eine neue Basis einzurichten. Mit dem Kauf von Teilen der insolventen Air Berlin, hier besonders der Luftfahrtgesellschaft Walter, konnte Eurowings die Flotte und das Streckennetz stark ausbauen. Aktuell ist Angebot im Vergleich zum letzten Jahr deutlich reduziert. Möglicherweise ist es durch den starken Ausbau in den letzten Jahren zu Überkapazitäten gekommen, die jetzt wieder vom Markt genommen werden.

Nicht nur Eurowings arbeitet an neuen Konzepten, auch andere Gesellschaften verändern ihre Geschäftsphilosophie. Während **Ryanair** in der ersten Phase der Low Cost Entwicklung vorwiegend von kleineren Flughäfen aus operierte, ist seit einiger Zeit ein Trend festzustellen, Basen auch auf größeren Flughäfen zu errichten bzw. auszubauen. Waren es in den Jahren 2015 und 2016 besonders die Flughäfen Köln/Bonn und Berlin-Schönefeld, waren es danach Hamburg, Nürnberg und schließlich Frankfurt. Mit dem Ausbau in Köln begann Ryanair mit der Verbindung nach Berlin auch wieder, innerdeutschen Low Cost Verkehr anzubieten, den die Gesellschaft 2011 mit der Einführung der Luftverkehrssteuer eingestellt hatte. Gleichzeitig stellte sie sich damit auch dem Wettbewerb mit anderen Gesellschaften/Low Cost Carriern, den sie lange Zeit vermieden hatte. Ganz neu wurde im Sommerflugplan 2017 der Hubflughafen Frankfurt mit zunächst vier Strecken in den Flugplan genommen, aktuell sind es 17 Strecken, 6 weniger als im letzten Winterflugplan. An den meisten der 14 von Ryanair angeflogenen deutschen Flughäfen gibt es eine Reduzierung der Flugangebote, lediglich in Bremen, Köln und Dortmund kommt es zu einer Erhöhung. Die Flughäfen Düsseldorf und Stuttgart werden jetzt ausschließlich von Lauda bedient. In Berlin kommt es zu Verschiebungen des Angebots zwischen Schönefeld und Tegel. Parallel dazu hat Ryanair Programme gestartet, die sich speziell an Geschäftsreisende (z.B. priority boarding) aber auch an Urlaubsreisende richten. Zusätzliche Einnahmen sollen durch weitere Aktionen (z.B. Ryanair Holidays, etc.) generiert werden. Seit Mai/Juni 2017 bietet die Gesellschaft ab Rom und Bergamo die Buchung von Anschlussflügen an, bei denen z.B. das Gepäck bis zum endgültigen Zielort aufgegeben werden kann. Eine neue Maßnahme zur Beschleunigung des Boarding-Vorgangs liegt u.a. in einer geänderten Handgepäckregel, bei der nach

Buchung eines „Nur“-Flugpreises ohne Zusatzoptionen nur noch eine kleine Handtasche mitgeführt werden darf anstelle eines bisher möglichen 10-kg Handgepäckkoffers.

Durch die Übernahme von zunächst rund 25% der Anteile der **Lauda(motion)** im Frühjahr 2018, die auf 75% im August und schließlich auf 100% im Dezember 2018 erweitert worden ist, konnte sich Ryanair zusätzliches Wachstum verschaffen, denn dadurch bekommt Ryanair u.a. Zugang zu Touristik-Märkten, die ihnen bisher verschlossen waren. Laudamotion, die jetzt unter dem Namen Lauda firmiert, hatte kurz vorher Teile der insolventen Air Berlin vom Insolvenzverwalter übernommen, hier besonders die Flüge der ehemaligen Tochter Niki in die Feriengebiete in den Mittelmeerraum und nach Südeuropa.

Mit der Gründung von **Malta Air** 2019 gibt es seit einiger Zeit eine weitere Tochtergesellschaft von Ryanair, die dem Low Cost Segment zuzuordnen ist und die bis jetzt unter Ryanair-Flugnummer ihre Flüge anbietet.

Wizz ist eine ungarische Fluggesellschaft mit Ryanair-ähnlichen Low Cost Angeboten, die vorwiegend auf dem Markt nach Mittel-/Osteuropa tätig ist und bisher ebenfalls vorwiegend auf kleineren Flughäfen, wie insbesondere Dortmund, Verkehre anbietet. Sie fliegt seit Mai 2017 auch den Flughafen Frankfurt an, so dass dieser Flughafen, der bisher von den Low Cost Carriern, u.a. aufgrund seiner hohen Auslastung und zeitweisen Kapazitätsengpässen weitgehend gemieden worden ist, nun auch im Low Cost Segment Angebote vorhält. Aufgrund seines großen Einzugsgebietes und seiner vielen Umsteigemöglichkeiten ist dieser Flughafen inzwischen auch für Low Cost Carrier interessant. Außer in London-Heathrow findet man inzwischen auf zahlreichen Hubflughäfen in Europa Low Cost Angebote, die z.B. in Amsterdam bei 21 % oder Kopenhagen bei 26 % liegen. Selbst in Paris, Wien und Madrid liegt der Anteil noch deutlich über 10 %.

Easyjet ist ein Low Cost Carrier, der in Deutschland seit dem Januar 2018 eine besondere Entwicklung erfahren hat. Während Europas zweitgrößter Low Cost Carrier bis dahin in Deutschland zwar an mehreren Flughäfen vertreten war, jedoch insgesamt keinen großen Anteil hatte, erhöhte sich das Flugangebot insbesondere durch die Übernahme von innerdeutschen Strecken ab Berlin-Tegel stark. Hier handelt es sich um fünf Ziele (Düsseldorf, Köln, Frankfurt, München, Stuttgart), die bisher von Air Berlin befliegen wurden und die Easyjet anschließend aus der Insolvenzmasse übernommen hat. Aktuell hat Easyjet das Streckennetz in Deutschland im Winterflugplan 2020 um 16 % reduziert, nachdem sie es im letzten Jahr noch einmal um rund 20 % erhöht hatte. Zum Sommerflugplan 2020 soll die Strecke Frankfurt-Tegel gestrichen werden. Kürzlich ist mit Easyjet Europe eine weitere Tochtergesellschaft mit Sitz in Österreich gegründet worden, um sich im Vorfeld des Brexit zu positionieren. Zusätzlich gibt es auch noch eine Easyjet Switzerland.

Seit Ende 2015 hat Lufthansa mit **Eurowings** eine Tochtergesellschaft reaktiviert, die als Plattform dienen soll, in der die Low Cost Aktivitäten gebündelt werden sollen und in die 2018 Germanwings bereits integriert worden ist. Eine der ersten Aktionen war die Einführung von **Langstrecken Low Cost Verkehre** ab Köln nach Asien und Amerika. Dabei ist nach dem Konkurs von Air Berlin auch Düsseldorf in das Langstreckennetz mit eingebunden worden, mit Zielen u.a. in die Karibik und den USA. Seit April 2018 bietet Eurowings auch Langstreckenverkehre vom Flughafen München an, zunächst nach Nord- und Südamerika, dieses Jahr nach Bangkok. Dafür sind die Langstreckenverkehre in Köln zum Winterflugplan eingestellt worden. Neuerdings wird Frankfurt als dritte Basis für Langstreckenverkehre genutzt.

Allerdings hat schon im Jahr 2013 mit der Auslieferung des neuen Flugzeugtyps der B787 **Norwegian** damit begonnen, Langstrecken-Low Cost Verkehre in Europa ab Skandinavien nach Amerika anzubieten. Nach den skandinavischen Großflughäfen Kopenhagen, Stockholm und Oslo gibt es seit einiger Zeit Interkontinentalflüge nach Amerika von Norwegian auch ab London und Paris sowie von Barcelona, Rom und Madrid aus. Seit der Auslieferung eines weiteren neuen Flugzeugtyps, der B737Max8 im Sommer 2017 ist es nun möglich, auch weniger aufkommensstarke Destinationen zu verbinden. Dies sind z.B. Flüge zu Flughäfen in die Nähe der großen Zentren Boston und New York, Providence oder Newburgh. Aufgrund des seit 2019 geltenden Flugverbots für die B737Max8 werden viele dieser Strecken zur Zeit aber nicht mehr bedient. Die Errichtung einer Basis in Düsseldorf im Sommer 2017 sollte nach eigenen Aussagen der Gesellschaft dazu dienen, ab 2018 auch von Düsseldorf aus Langstrecken-Low Cost Verkehre anzubieten. Dies ist bis jetzt aber noch nicht geschehen. Ein neues Ziel ist mittlerweile Buenos Aires. Hierfür hat Norwegian mit Norwegian Air Argentina eine weitere Tochtergesellschaft gegründet, um von dort aus auch inländische Verkehre in Argentinien durchführen zu können. Generell hatte der British Airways Mutterkonzern IAG eine Zeit lang ein Interesse an der Übernahme von Norwegian.

Nachdem Ende März/Anfang April 2020 fast alle Flüge der Low Cost Airlines aufgrund der Corona-Pandemie eingestellt worden sind, bleibt abzuwarten wie sich diese nach Beendigung der Krise wieder entwickeln werden.

Low Cost Verkehre in Deutschland										
		01/2020			01/2019			Veränderung (%)		
Rang	Fluggesellschaft	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*
1	Eurowings	2.259	332.233	204	2.740	415.639	235	-17,6	-20,1	-13,2
2	Ryanair/Lauda	942	176742	250	1038	196182	269	-9,2	-9,9	-7,1
	Ryanair	798	150.822	213	952	179.928	247	-16,2	-16,2	-13,8
3	Easyjet	736	125.700	103	877	147.876	107	-16,1	-15,0	-3,7
4	Wizz	288	54.247	104	227	42.610	83	26,9	27,3	25,3
	Lauda	144	25.920	37	86	16.254	22	67,4	59,5	68,2
5	Corendon/Corendon Europe	98	18522	48	23	4347	12	326,1	326,1	300,0
6	Norwegian Air/Norwegian Int.	62	11520	14	89	16068	12	-30,3	-28,3	16,7
	Corendon	58	10.962	25	23	4.347	12	152,2	152,2	108,3
7	Air Baltic	49	6.466	9	49	5.427	8	0,0	19,1	12,5
8	flybe	44	3.672	4	83	6.704	11	-47,0	-45,2	-63,6
9	Vueling	43	7.806	8	50	8.024	9	-14,0	-2,7	-11,1
	Corendon Europe	40	7.560	23	0	0	0	---	---	---
	Norwegian Air Shuttle	39	7.170	5	49	9.108	6	-20,4	-21,3	-16,7
10	Aer Lingus	38	6.544	6	40	6.960	6	-5,0	-6,0	0,0
	Norwegian Air International	23	4.350	9	49	9.114	13	-53,1	-52,3	-30,8
11	Pobeda	20	3.780	5	25	4.725	6	-20,0	-20,0	-16,7
12	Blue Air	17	2.855	6	20	3.231	7	-15,0	-11,6	-14,3
13	Air Arabia Maroc	5	870	3	7	1.134	4	-28,6	-23,3	-25,0
14	Scoot	3	987	1	4	1.000	1	-25,0	-1,3	0,0
15	Jet2	1	189	1	0	0	0	---	---	---
	HOP!	0	0	0	25	2.240	4	-100,0	-100,0	-100,0
	Transavia	0	0	0	5	785	1	-100,0	-100,0	-100,0
	WOW	0	0	0	14	2.492	2	-100,0	-100,0	-100,0
Summe		4.605	752.133	766	5.325	867.598	784	-13,5	-13,3	-2,3

Tabelle 1: **Ranking der Fluggesellschaften im Low Cost Sektor nach Anzahl ihrer Abflüge (Angaben jeweils für eine Januarwoche, innerdeutsch werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet, innerhalb Europas nur in eine Richtung)**

*durch mehrere Carrier beflogene Strecken werden mehrfach gezählt

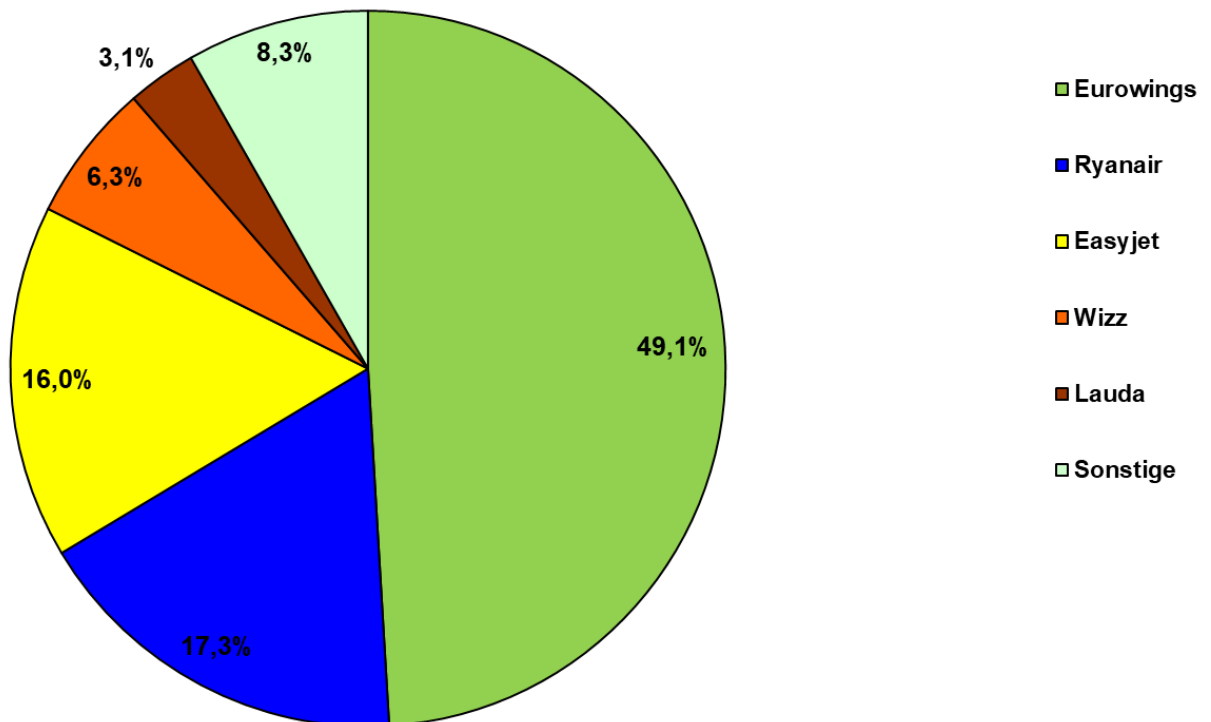


Abbildung 1: **Marktanteile der betrachteten Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in Deutschland (nach Anzahl der Abflüge in einer Januar 2020)**

Low Cost Verkehre in Deutschland										
		01/2020			01/2019			Veränderung (%)		
Rang	Zielland	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Deutschland	1.569	230.863	50	1.923	292.602	55	-18,4	-21,1	-9,1
2	Spanien	465	84.608	107	593	106.070	126	-21,6	-20,2	-15,1
3	Großbritannien	413	64.856	45	552	86.189	59	-25,2	-24,8	-23,7
4	Italien	349	60.139	73	377	64.660	76	-7,4	-7,0	-3,9
5	Österreich	222	34.946	18	240	36.962	20	-7,5	-5,5	-10,0
6	Schweiz	153	22.556	12	211	32.173	12	-27,5	-29,9	0,0
7	Frankreich	103	15.816	16	138	20.069	17	-25,4	-21,2	-5,9
8	Polen	100	17.867	19	80	14.138	19	25,0	26,4	0,0
9	Rumänien	94	16.944	33	80	14.461	28	17,5	17,2	17,9
10	Irland	87	15.801	11	105	19.173	12	-17,1	-17,6	-8,3
11	Ungarn	78	14.756	11	76	13.355	11	2,6	10,5	0,0
12	Schweden	72	10.762	12	82	12.594	10	-12,2	-14,5	20,0
13	Dänemark	65	9.765	8	62	9.330	6	4,8	4,7	33,3
14	Portugal	61	11.384	21	97	17.793	28	-37,1	-36,0	-25,0
15	Ukraine	61	11.319	24	42	7.641	15	45,2	48,1	60,0
16	Lettland	55	7.934	10	57	7.685	10	-3,5	3,2	0,0
17	Türkei	55	10.395	22	21	3.969	10	161,9	161,9	120,0
18	Serbien	54	9.450	17	37	6.531	17	45,9	44,7	0,0
19	Bulgarien	46	8.737	15	34	6.664	9	35,3	31,1	66,7
20	Griechenland	45	8.133	17	59	10.422	18	-23,7	-22,0	-5,6
21	Marokko	44	8.186	23	56	10.326	27	-21,4	-20,7	-14,8
22	Niederlande	40	6.816	3	44	7.226	4	-9,1	-5,7	-25,0
23	Norwegen	39	6.978	4	40	7.312	5	-2,5	-4,6	-20,0
24	Belgien	34	4.459	4	26	3.266	2	30,8	36,5	100,0
25	Mazedonien	28	5.040	13	21	4.580	9	33,3	10,0	44,4
26	Israel	27	5.025	6	23	4.230	7	17,4	18,8	-14,3
27	Ägypten	25	4.698	14	1	180	1	2400,0	2510,0	1300,0
28	Kroatien	24	3.812	7	26	3.937	9	-7,7	-3,2	-22,2
29	Tschechien	23	3.966	3	28	4.384	3	-17,9	-9,5	0,0
30	Bosnien	22	3.888	10	20	3.438	9	10,0	13,1	11,1
31	Litauen	21	3.757	9	19	3.273	8	10,5	14,8	12,5
32	Rußland	20	3.780	5	25	4.725	6	-20,0	-20,0	-16,7
33	USA	16	4.597	4	14	3.680	4	14,3	24,9	0,0
34	Estland	9	1.525	3	8	1.006	3	12,5	51,6	0,0
35	Luxemburg	8	1.410	2	2	360	1	300,0	291,7	100,0
36	Thailand	7	2.142	1	4	1.240	1	75,0	72,7	0,0
37	Finnland	6	1.074	2	11	1.740	1,0	-45,5	-38,3	100,0
38	Georgien	6	1.080	3	6	1.080	3	0,0	0,0	0,0
39	Moldavien	6	1080	3	7	1260	3	-14,3	-14,3	0,0
40	Montenegro	6	1098	3	4	738	2	50,0	48,8	50,0
41	Malta	6	1134	3	8	1512	4	-25,0	-25,0	-25,0
42	Albanien	5	900	2	2	360	1	150,0	150,0	100,0
43	Jordanien	5	942	3	3	558	2	66,7	68,8	50,0
44	Barbados	4	1213	2	3	870	2	33,3	39,4	0,0
45	Dom. Republik	4	1132	2	9	2790	5	-55,6	-59,4	-60,0
46	Slovakei	4	304	1	6	668	2	-33,3	-54,5	-50,0
47	Kuba	3	849	2	6	1860	4	-50,0	-54,4	-50,0
48	Mauritius	3	918	1	1	310	1	200,0	196,1	0,0
49	Namibia	3	918	1	0	0	0	---	---	---
50	Singapur	3	987	1	4	1000	1	-25,0	-1,3	0,0
51	Zypern	2	366	2	3	540	2	-33,3	-32,2	0,0
52	Jamaika	2	566	1	7	2170	2	-71,4	-73,9	-50,0
53	Slovenien	2	312	1	2	312	1	0,0	0,0	0,0
54	Tunesien	1	150	1	1	144	1	0,0	4,2	0,0
55	Island	0	0	0	14	2492	2	-100,0	-100,0	-100,0
56	Mexiko	0	0	0	4	1240	2	-100,0	-100,0	-100,0
57	Seychellen	0	0	0	1	310	1	-100,0	-100,0	-100,0
	Summe	4.605	752.133	686	5.325	867.598	699	-13,5	-13,3	-1,9

Tabelle 2: **Ranking der Zielländer nach Anzahl der Abflüge (Angaben jeweils für eine Januarwoche, innerdeutsch werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

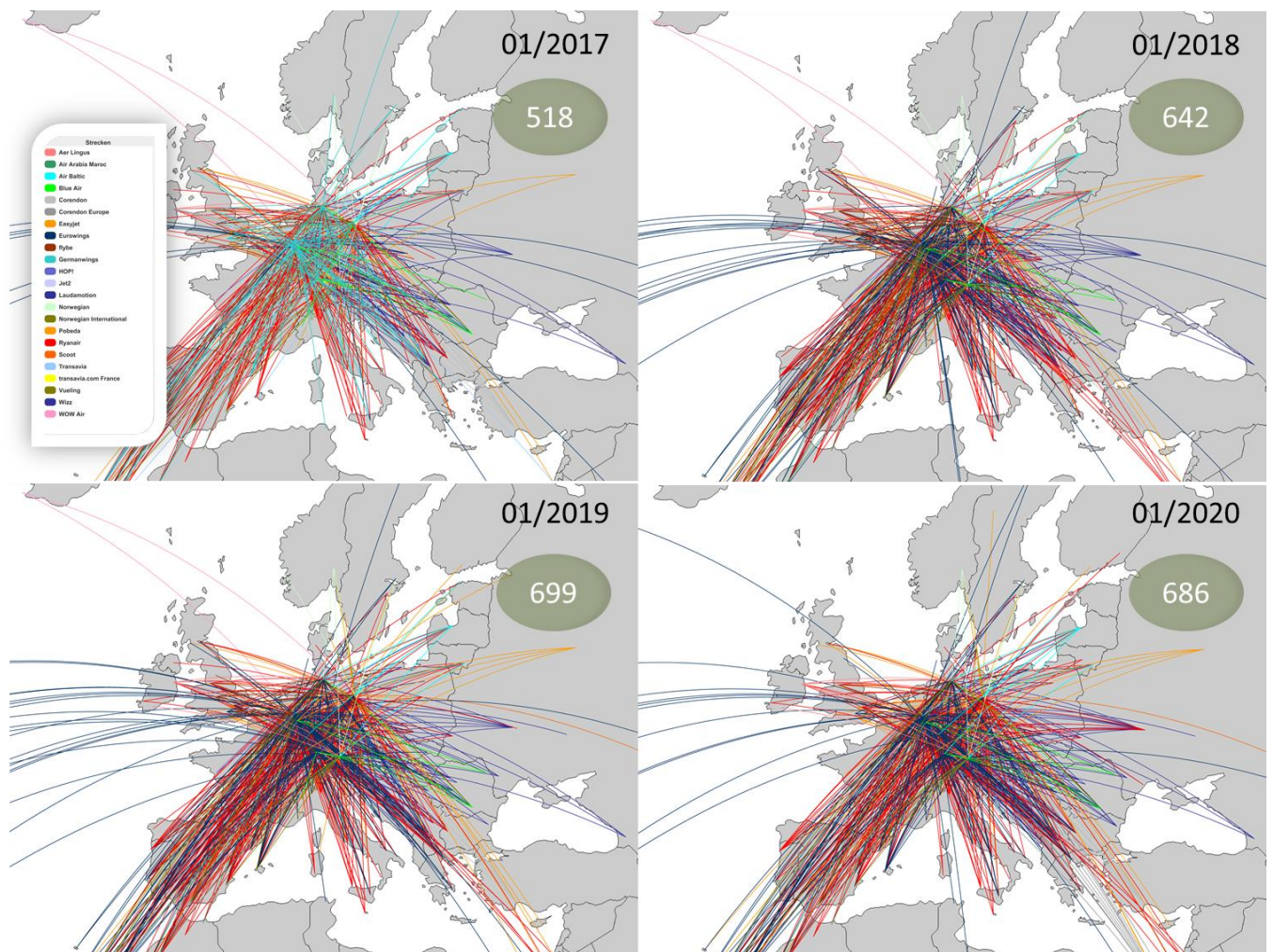


Abbildung 2: **Entwicklung des LC-Streckennetzes von deutschen Flughäfen**

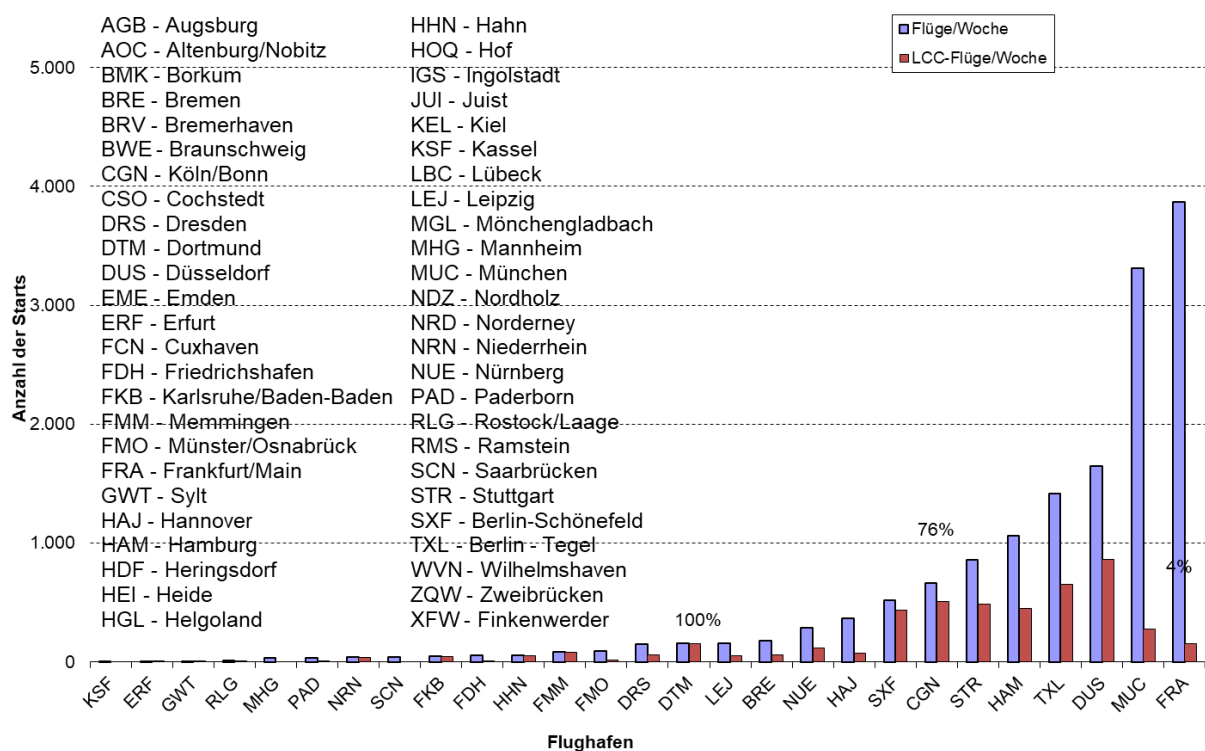


Abbildung 3: **Angebote Passagierflüge pro Woche auf deutschen Flughäfen im Januar 2020**

Low Cost Markt in Deutschland			
Flughafen	Passagiere im Jahr 2019 (in Tsd.)		Anteil % LC an gesamt
	Gesamt	LC	
TXL	24.224	13.092	54,0
DUS	25.497	11.177	43,8
SXF	11.409	10.112	88,6
CGN	12.354	8.926	72,2
HAM	17.275	8.076	46,7
STR	12.704	6.726	52,9
MUC	47.906	5.267	11,0
FRA	70.457	3.693	5,2
DTM	2.720	2.572	94,6
NUE	4.101	2.081	50,7
FMM	1.657	1.647	99,4
HHN	1.397	1.388	99,4
NRN	1.231	1.231	100,0
HAI	6.289	1.221	19,4
FKB	1.334	1.207	90,5
BRE	2.306	990	42,9
DRS	1.593	658	41,3
LEJ	2.606	384	14,7
FMO	984	233	23,7
FDH	488	169	34,5
PAD	693	160	23,1
SCN	343	72	21,1
RLG	127	15	11,6
ERF	154	14	8,8
Gesamt	249.847	81.109	32,5

Tabelle 3: **Low Cost Passagiere nach Flughäfen und Anteil an Gesamtpassagieren im Jahr 2019 (Quelle: ADV, Sabre, DLR)**

Low Cost Angebote in Europa				
Rang	Fluggesellschaft	01/2020		
		Starts	Sitze	Strecken*
1	Ryanair/Laudmotion	13.146	2.478.789	2.911
	Ryanair	12.501	2.362.689	2.758
2	Easyjet	7.608	1.327.819	1.308
3	Wizz/WizzUK	3.741	750.090	1.204
	Wizz	3.457	688.926	1.127
4	Eurowings	3.220	474.228	358
5	Norwegian/Int/UK	2.956	564.703	446
6	Vueling	2.723	501.902	367
7	Flybe	2.371	176.578	191
	Norwegian	1.857	353.665	257
8	Aer Lingus	1.405	202.914	131
	Norwegian Air International	1.050	194.476	180
9	Pobeda	987	186.543	152
10	Transavia/Transavia France	793	143.597	202
11	Air Baltic	971	105.064	119
12	Jet 2	686	131.082	232
	Laudamotion	645	116.100	153
	Transavia	593	105.797	138
13	Blue Air	406	69.265	105
14	Volotea	371	52.296	131
	Wizz UK	284	61.164	77
	Transavia.France	200	37.800	64
15	Corendon/Corendon Dutch	185	34.965	89
16	Air Arabia Maroc	153	26.622	53
17	Level/Level Europe	147	31.526	22
18	flydubai	141	24.834	26
	Level Europe	128	25.560	18
	Corendon	119	22.491	49
19	Blue Panorama	78	15.440	20
	Corendon Europe	66	12.474	40
	Norwegian Air UK	49	16.562	9
	Level	19	5.966	4
20	Scoot	5	1.645	2
Summe		42.093	7.299.902	8.069

Tabelle 4: **Ranking der Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in Europa nach Anzahl ihrer Abflüge 01/2020 (Angaben jeweils für eine Januarwoche; es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

*durch mehrere Carrier beflogene Strecken werden mehrfach gezählt

Low Cost Angebote in Europa				
Rang	Land	01/2020		
		Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Großbritannien	8.523	1.313.325	1.021
2	Spanien	5.579	1.035.986	908
3	Deutschland	4.605	752.133	686
4	Italien	4.568	834.452	788
5	Frankreich	2.714	485.465	541
6	Irland	1.653	274.978	179
7	Norwegen	1.446	270.178	154
8	Polen	1.300	250.094	341
9	Niederlande	1.199	204.809	168
10	Rußland	973	180.935	144
11	Portugal	943	175.102	180
12	Schweiz	919	158.859	142
13	Rumänien	795	147.769	191
14	Österreich	754	134.586	131
15	Schweden	731	130.576	124
16	Dänemark	654	116.438	100
17	Belgien	594	109.362	110
18	Ungarn	568	111.908	110
19	Lettland	536	65.888	68
20	Tschechien	317	57.718	62
21	Griechenland	307	58.047	83
22	Ukraine	294	52.955	95
23	Bulgarien	260	49.913	65
24	Litauen	259	43.756	67
25	Finnland	242	39.714	41
26	Malta	183	34.535	71
27	Zypern	153	29.295	54
28	Serbien	133	24.122	45
29	Estland	112	13.915	22
30	Türkei	108	20.196	35
31	Slovakei	98	18.436	32
32	Mazedonien	87	15.790	39
33	Georgien	78	14.448	33
34	Island	74	14.321	21
35	Luxemburg	74	13.445	19
36	Albanien	60	11.687	15
37	Moldawien	48	8.652	17
38	Bosnien	43	7.713	20
39	Kroatien	28	4.508	8
40	Montenegro	26	4.842	11
41	Armenien	15	2.805	4
42	Aserbaidshjan	14	2.472	2
43	Gibraltar	10	1.680	4
44	Slowenien	10	1.656	4
45	Weißrussland	6	438	1
Summe		42.093	7.299.902	6.959

Tabelle 5: **Ranking der Länder in Europa nach Anzahl der Abflüge 01/2020. (Angaben für eine Januarwoche, es werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

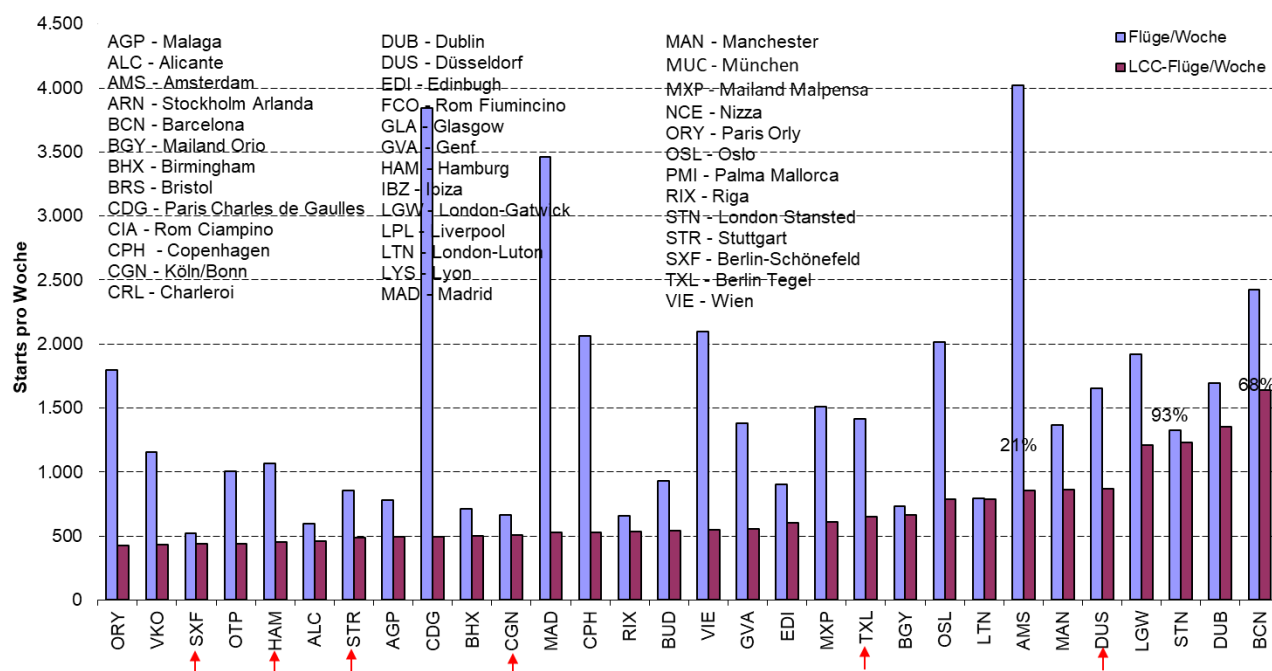


Abbildung 4: Die größten Flughäfen mit Low Cost Angeboten in Europa nach angebotenen Flügen pro Woche im Januar 2020

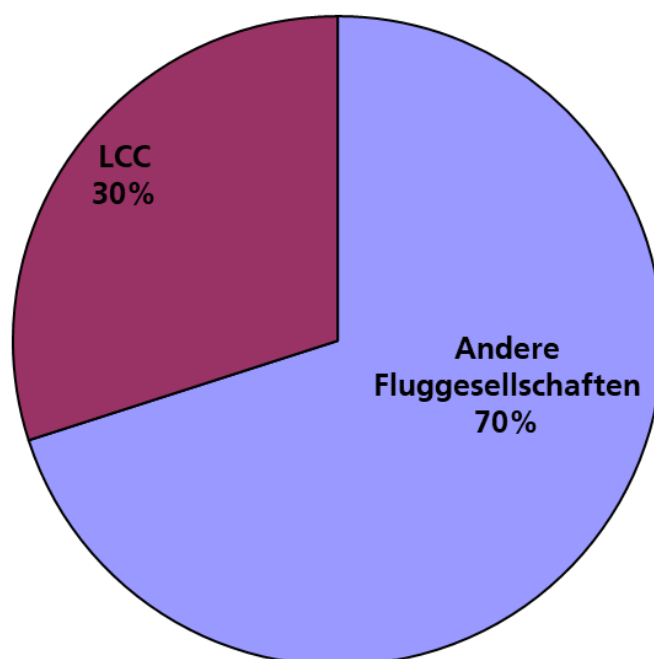


Abbildung 5: Anteile des Low Cost Verkehrs am innereuropäischen Luftverkehr nach Anzahl der Starts im Januar 2020

Ansprechpartner:

Dr. Peter Berster
 Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)
 Flughafenwesen und Luftverkehr (FW)
 Linder Höhe
 D-51147 Köln
 Tel.: (49) 02203-601-4554
 Fax: (49) 02203-601-14554
 E-Mail: peter.berster@dlr.de